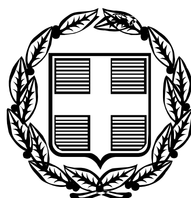


# ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

## ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

**ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ** **Αρ. Φύλλου 30**

19 Ιανουαρίου 2007

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

### ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ



## ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Αριθμ. 15096/948/06 (1)

Προσαρμογή της Ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις των Οδηγιών 2005/49/ΕΚ της Επιτροπής της 25ης Ιουλίου 2005 και 2006/28/ΕΚ της Επιτροπής της 6ης Μαρτίου 2006 για την τροποποίηση, με σκοπό την προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο, της οδηγίας 72/245/ΕΟΚ του Συμβουλίου σχετικά με τα ραδιοηλεκτρικά παράσιτα (ηλεκτρομαγνητική συμβατότητα) των οχημάτων και για την τροποποίηση της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου που αφορά την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους.

**ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ**
**ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ -**
**ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ**

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις:

α. Της παρ. 2 του άρθρου 84 του Κ.Ο.Κ. που κυρώθηκε με το ν. 2696/1999 «Κύρωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας» (Α΄ 57).

β. Των παραγράφων 1, 2 και 3 του άρθρου 1 του ν. 1338/1983 «Εφαρμογή του Κοινοτικού Δικαίου» (Α΄ 34) όπως τροποποιήθηκε με την παρ. 1 του άρθρου 6 του ν. 1440/84 (Α΄ 70), της παραγράφου 1 ζ του άρθρου 2 του ν. 1338/1983 όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 2 του ν. 1880/1990 (Α΄ 39) και του άρθρου 3 του ν. 1338/1983 όπως αυτό αντικαταστάθηκε από το άρθρο 65 του ν. 1892/1990 (Α΄ 101).

γ. Του άρθρου δεύτερου του ν. 2077/1992 (Α΄ 136) «Κύρωση της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση και των σχετικών πρωτοκόλλων και δηλώσεων που περιλαμβάνονται στην Τελική πράξη».

δ. Του άρθρου 90 του «Κώδικα Νομοθεσίας για την Κυβέρνηση και τα Κυβερνητικά όργανα» όπως κωδικοποιήθηκε με το π.δ. 63/2005 (Α 98).

ε. Του π.δ. 1376/1981 (Α` 342/31.12.1981) «Συμμόρφωση της Ελληνικής νομοθεσίας με τις διατάξεις της με αριθμό 72/245/ΕΟΚ οδηγίας του Συμβουλίου της 20ης Ιουνίου 1972, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των Κρατών-μελών που αφορούν τα ραδιοηλεκτρικά παράσιτα (ηλεκτρομαγνητική συμβατότητα) των οχημάτων».

στ. Της υπ' αριθμ. 36090/2874/96 (Β΄ 122/5.3.1996) κοινής υπουργικής απόφασης «Συμμόρφωση προς τις διατάξεις της οδηγίας Οδηγίας 95/54/ΕΚ της Επιτροπής των Ευρωπαϊκών κοινοτήτων της 31ης Οκτωβρίου 1995 για την προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο της οδηγίας 72/245/ΕΟΚ του Συμβουλίου σχετικά με την εξουδετέρωση των ραδιοηλεκτρικών παρασίτων τα οποία παράγονται από τους κινητήρες με επιβαλλόμενη ανάφλεξη με τους οποίους είναι εφοδιασμένα τα μηχανοκίνητα οχήματα και για την τροποποίηση της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου που αφορά την έγκριση τύπου των μηχανοκινήτων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους».

ζ. Την κοινή υπουργική απόφαση με την οποία προσαρμόζεται η Ελληνική νομοθεσία προς τις διατάξεις της Οδηγίας 2004/104/ΕΚ της Επιτροπής «για την προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο της οδηγίας 72/245/ΕΟΚ του Συμβουλίου σχετικά με τα ραδιοηλεκτρικά παράσιτα (ηλεκτρομαγνητική συμβατότητα) και για τροποποίηση της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου που αφορά την έγκριση τύπου των μηχανοκινήτων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους».

η. Της υπ' αριθμ. 47271/3950/92 (Β΄ 764/31.12.1992) κοινής υπουργικής απόφασης «Διαδικασία έγκρισης τύπου οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους, σε συμμόρφωση με τις διατάξεις της οδηγίας 92/53/ΕΟΚ του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων της 18ης Ιουνίου 1992».

θ. Της υπ' αριθμ. 62396/2988/02 (Β΄ 1524/5.12.2002) κοινής υπουργικής απόφασης «Συμπλήρωση της υπ' αριθμ. 32353/1475/9.7.2002 (Β΄ 909) κοινής υπουργικής απόφασης - περί συμμόρφωσης προς τις διατάξεις της οδηγίας 2001/116ΕΚ της Επιτροπής της 20 Δεκεμβρίου 2001, για προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους».

2. Την ανάγκη συμμόρφωσης της Ελληνικής νομοθεσίας με τις διατάξεις των οδηγιών 2005/49/ΕΚ της Επιτροπής της 25ης Ιουλίου 2005 και 2006/28/ΕΚ της Επιτροπής της 6ς Μαρτίου 2006 για την τροποποίηση, με σκοπό την προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο, της οδηγίας 72/245/ΕΟΚ του Συμβουλίου σχετικά με τα ραδιοηλεκτρικά παράσιτα (ηλεκτρομαγνητική συμβατότητα) των οχημάτων και για την τροποποίηση της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου που αφορά την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους. (ΕΕ L 194/12 της 26/7/2005 και ΕΕ L 65/27 της 7.3.2006 αντίστοιχα).

3. Το γεγονός ότι από την απόφαση αυτή δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού, αποφασίζουμε:

Άρθρο 1

Τροποποίηση του π.δ. 1376/1981

Το π.δ. 1376/1981 όπως ισχύει τροποποιείται ως εξής:

1) Στο παράρτημα Ι, προστίθενται το ακόλουθο σημείο μετά το σημείο 2.1.12.2:

«2.1.13. ως «εξοπλισμός ραντάρ μικρής εμβέλειας στην περιοχή των 24 GHz» νοείται ένα ραντάρ όπως ορίζεται στο άρθρο 2 παράγραφος 2 της απόφασης 2005/50/ΕΚ (ΕΕ L21 της 25.1.2005 σελ. 5) της Επιτροπής και το οποίο ικανοποιεί τις απαιτήσεις επίδοσης του άρθρου 4 της εν λόγω απόφασης».

2) Στο παράρτημα ΙΙ Α, προστίθενται το ακόλουθο σημείο μετά το σημείο 12.2.7:

«12.7.1. όχημα εξοπλισμένο με ραντάρ μικρής εμβέλειας στην περιοχή των 24 GHz: Ναι/Όχι/Προαιρετικό (διαγράψτε ό,τι δεν ισχύει» .

3) Στο προσάρτημα του παραρτήματος ΙΙΙ Α προστίθενται το ακόλουθο σημείο μετά το σημείο 1.3:

«1.3.1. όχημα εξοπλισμένο με ραντάρ μικρής εμβέλειας στην περιοχή των 24 GHz: Ναι/Όχι/Προαιρετικό (διαγράψτε ό,τι δεν ισχύει)» .

4) Στο παράρτημα ΙΙΙ Γ διαγράφονται η φράση «σφραγίδα της διοίκησης» και το σχετικό τετράγωνο.

Άρθρο 2

Τροποποίηση της κοινής υπουργικής απόφασης 62396/2988/2002

Το π.δ. 431/1987 όπως τροποποιήθηκε με την υπ' αριθμ. 62396/2988/2002 κοινής υπουργικής απόφασης και ισχύει τροποποιείται ως εξής:

1) Στα παραρτήματα Ι και ΙΙΙ μέρος Ι τμήμα Α προστίθενται το ακόλουθο σημείο μετά το σημείο 12.6.4:

«12.7.1. όχημα εξοπλισμένο με ραντάρ μικρής εμβέλειας στην περιοχή των 24 GHz: Ναι/Όχι/Προαιρετικό (διαγράψτε ό,τι δεν ισχύει)».

2) Στο παράρτημα ΙΧ στην πλευρά 2 όλων των υποδειγμάτων του πιστοποιητικού συμμόρφωσης (ΠΣ), το στοιχείο 50 αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«50. Παρατηρήσεις[(1)]:

Άρθρο 3

Μεταβατικές διατάξεις

1. Από την 1η Ιουλίου 2006, σε περίπτωση μη τήρησης των διατάξεων του π.δ. 1376/81, όπως τροποποιείται από την παρούσα, οι αρμόδιες αρχές, για λόγους που αφορούν την ηλεκτρομαγνητική συμβατότητα:

α) θεωρούν τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης που συνοδεύουν τα νέα οχήματα, σύμφωνα με τις διατάξεις του π.δ. 431/1987 όπως τροποποήθηκε με την κοινή υπουργική απόφαση 47271/3950/92 και ισχύει, ως μη ισχύοντα πλέον για τους σκοπούς του άρθρου 7 παράγραφος 1 της εν λόγω απόφασης και

β) αρνούνται την ταξινόμηση, την πώληση ή τη θέση σε κυκλοφορία νέων οχημάτων.

Οι ισχύουσες εγκρίσεις για οχήματα στα οποία δεν έχει τοποθετηθεί εξοπλισμός ραντάρ μικρής εμβέλειας στην περιοχή των 24 GHz παραμένουν αμετάβλητες.

2. Με ισχύ από την 1η Ιουλίου 2013, οι αρμόδιες αρχές απαγορεύουν την ταξινόμηση, την πώληση ή τη θέση σε κυκλοφορία των οχημάτων που είναι εξοπλισμένα με ραντάρ μικρής εμβέλειας στην περιοχή των 24 GHz.

Άρθρο 4

Η ισχύς της απόφασης αυτής αρχίζει από τη δημοσίευσή της στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

---

(1) Αν το όχημα είναι εξοπλισμένο με ραντάρ μικρής εμβέλειας στην περιοχή των 24 GHz, σύμφωνα με την απόφαση 2005/50/ΕΚ, ο κατασκευαστής πρέπει να αναφέρει στο σημείο αυτό: "όχημα εξοπλισμένο με ραντάρ μικρής εμβέλειας στην περιοχή των 24 GHz".»

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 29 Δεκεμβρίου 2006

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ — ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΛΟΓΟΣΚΟΥΦΗΣ — ΜΙΧΑΛΗΣ Κ. ΛΙΑΠΗΣ**

---

Αριθμ. 15093/947/06 (2)

Προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Οδηγίας 2006/27/ΕΚ της Επιτροπής της 3ης Μαρτίου 2006, για την τροποποίηση για λόγους προσαρμογής στην τεχνική πρόοδο, της Οδηγίας 93/14/ΕΟΚ του Συμβουλίου, που αφορά την πέδηση των διτρόχων και τριτρόχων οχημάτων με κινητήρα, της οδηγίας 93/34/ΕΟΚ του Συμβουλίου, για τις υποχρεωτικές επιγραφές των δικύκλων ή τρικύκλων οχημάτων με κινητήρα, της οδηγίας 95/1/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την εκ κατασκευής ανώτατη ταχύτητα, καθώς και τη μέγιστη ροπή και τη μέγιστη καθαρή ισχύ του κινητήρα δικύκλων ή τρικύκλων οχημάτων με κινητήρα και της οδηγίας 97/24/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με ορισμένα στοιχεία και χαρακτηριστικά των δικύκλων ή τρικύκλων οχημάτων με κινητήρα.

**ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ - ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ**

Έχοντας υπ' όψη:

1. τις διατάξεις:

α. Του άρθρου 84 του κ.ο.κ. που κυρώθηκε με το ν. 2696/1999 (Α΄ 57) «Κύρωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας».

β. Του δεύτερου άρθρου του ν. 2077/1992 (Α΄ 136) «Κύρωση της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση και τα σχετικά πρωτόκολλα και δηλώσεις που περιλαμβάνονται στην Τελική πράξη».

γ. Των παραγράφων 1, 2 και 3 του άρθρου 1 του ν. 1338/1983 «Εφαρμογή του Κοινοτικού Δικαίου» (Α΄ 34), όπως τροποποιήθηκε με την παρ. 1 του άρθρου 6 του ν. 1440/1984 (Α΄ 70), της παραγράφου 1ζ του άρθρου 2 του ν. 1338/1983, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 2 του ν. 1880/1990 (Α΄ 39) και του άρθρου 3 του ν. 1338/1983, όπως αυτό αντικαταστάθηκε από το άρθρο 65 του ν. 1892/90 (Α΄ 101).

δ. Του άρθρου 90 του Κώδικα Νομοθεσίας για την Κυβέρνηση και τα κυβερνητικά όργανα, που κυρώθηκε και τέθηκε σε ισχύ με το άρθρο πρώτο του π.δ/τος 63/2005 (Α΄ 98).

ε. Των υπ' αριθμ. 10119/779/95 (Φ.Ε.Κ. Β΄ 270/10.4.1995) κοινών υπουργικών αποφάσεων, που αφορά την πέδηση των διτρόχων και τριτρόχων οχημάτων με κινητήρα, 20090/1314/94 (Β΄ 512/4.7.1994), για τις υποχρεωτικές επιγραφές των δικύκλων ή τρικύκλων οχημάτων με κινητήρα, 15732/1196/96 (Φ.Ε.Κ. Β΄ 671/6.8.1996), σχετικά με την εκ κατασκευής ανώτατη ταχύτητα, καθώς και τη μέγιστη ροπή και τη μέγιστη καθαρή ισχύ του κινητήρα δικύκλων ή τρικύκλων οχημάτων με κινητήρα και 22529/1883/98 (Φ.Ε.Κ. Β΄ 956/7.9.1998), σχετικά με ορισμένα στοιχεία και χαρακτηριστικά των δικύκλων ή τρικύκλων οχημάτων με κινητήρα, όπως ισχύουν.

2. Την ανάγκη συμμόρφωσης της Ελληνικής νομοθεσίας με τις διατάξεις της οδηγίας 2006/27/ΕΚ της Επιτροπής της 3ης Μαρτίου 2006 για την τροποποίηση των οδηγιών 93/14/ΕΟΚ του Συμβουλίου, 93/34/ΕΟΚ του Συμβουλίου, 95/1/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και 97/24/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (L 66/7 της 8.3.2006).

3. Το γεγονός ότι από την απόφαση αυτή δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού, αποφασίζουμε:

Άρθρο 1

Το παράρτημα της κοινής υπουργικής απόφασης 10119/779/95 (Φ.Ε.Κ. Β΄ 270/10.4.1995) τροποποιείται ως εξής:

1. Προστίθεται το ακόλουθο σημείο 2.1.1.3:

«2.1.1.3. Οι επενδύσεις πεδών πρέπει να μην περιέχουν αμίαντο.».

2. Το προσάρτημα 1 τροποποιείται ως εξής:

α) τα σημεία 1.1.1 και 1.1.2 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«1.1.1. Οι επιδόσεις που προδιαγράφονται για τα συστήματα πέδησης, βασίζονται στην απόσταση ακινητοποίησης ή/και στη μέση πλήρως ανεπτυγμένη επιβράδυνση. Οι επιδόσεις του συστήματος πέδησης καθορίζονται με μέτρηση της απόστασης ακινητοποίησης σε συνάρτηση προς την αρχική ταχύτητα του οχήματος ή/και με μέτρηση της μέσης πλήρως ανεπτυγμένης επιβράδυνσης κατά τη διάρκεια της δοκιμής.

1.1.2. Η απόσταση ακινητοποίησης είναι η απόσταση που καλύπτει το όχημα, από τη στιγμή που ο οδηγός αρχίζει να ενεργοποιεί το όργανο χειρισμού του συστήματος πέδησης μέχρι τη στιγμή που ακινητοποιείται το όχημα. η αρχική ταχύτητα του οχήματος, $v_1$, είναι η ταχύτητα κατά τη στιγμή που ο οδηγός αρχίζει να ενεργοποιεί το όργανο χειρισμού του συστήματος πέδησης η αρχική ταχύτητα πρέπει να μην είναι μικρότερη από το 98 % της ταχύτητας που προδιαγράφεται για την εν λόγω δοκιμή. Η μέση πλήρως ανεπτυγμένη επιβράδυνση, ($d_m$), υπολογίζεται ως ο μέσος όρος της επιβράδυνσης σε συνάρτηση προς την απόσταση που διανύεται κατά το διάστημα από $v_b$ έως$v_e$, σύμφωνα με τον ακόλουθο τύπο:

$$d_m = \frac{V_\beta^2 V_e^2}{25{,}92(S_e - S_\beta)} m/s^2$$

όπου:

$d_m$ = μέση πλήρως ανεπτυγμένη επιβράδυνση

$v_1$ = η ανωτέρω οριζόμενη ταχύτητα

$v_b$ = ταχύτητα του οχήματος ίση προς 0,8 $v_1$ σε km/h

$v_e$ = ταχύτητα του οχήματος ίση προς 0,1 $v_1$ σεkm/h

$s_b$ = διανυθείσα απόσταση μεταξύ $v_1$ και $v_b$ σε μέτρα

$s_e$ = διανυθείσα απόσταση μεταξύ $v_1$ και $v_e$ σε μέτρα

Η ταχύτητα και η απόσταση καθορίζονται με όργανα μέτρησης ακριβείας ± 1 % της ταχύτητας που προδιαγράφεται για τη δοκιμή. Η επιβράδυνση "$d_m$" επιτρέπεται να καθορίζεται με μεθόδους διαφορετικές από εκείνες για τη μέτρηση της ταχύτητας και της απόστασης.

στην περίπτωση αυτή η ακρίβεια της επιβράδυνσης "$d_m$"πρέπει να είναι ± 3 %.»

β) στο σημείο 1.1.3, η φράση «για την έγκριση τύπου» αντικαθίσταται από τη φράση «για την έγκριση τύπου οχήματος»

γ) το σημείο 1.2.1.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1.2.1.1. Οι αφορώσες την ελάχιστη αποτελεσματικότητα προδιαγραφές πρέπει να είναι οι προβλεπόμενες κατωτέρω για κάθε κατηγορία οχήματος το όχημα πρέπει να πληρεί τόσο την προβλεπόμενη απόσταση ακινητοποιήσεως όσο και την προβλεπόμενη μέση πλήρως ανεπτυγμένη επιβράδυνση για τη σχετική κατηγορία οχημάτων, αλλά ενδέχεται να μην είναι απαραίτητο να μετρηθούν και οι δύο αυτές παράμετροι.»

δ) το σημείο 1.4.2.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1.4.2.1. Τόσο το όχημα όσο και η (οι) υπό δοκιμήν πέδη(-ες), πρέπει να είναι στεγνά, ενώ η (οι) πέδη(-ες) πρέπει να είναι ψυχρή(-ές). Η πέδη θεωρείται ότι είναι ψυχρή όταν η θερμοκρασία που μετράται στο δίσκο ή στο εξωτερικό του τυμπάνου είναι κατώτερη των 100 °C.».

Άρθρο 2

Το παράρτημα της κοινής υπουργικής απόφασης 20090/1314/94 (Β΄ 512/4.7.1994), όπως ισχύει, τροποποιείται ως εξής:

Το σημείο 3.1.1.2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3.1.1.2. Το δεύτερο μέρος αποτελείται από έξι χαρακτήρες (γράμματα ή ψηφία) και υποδεικνύει τα γενικά χαρακτηριστικά του οχήματος (τύπος, παραλλαγή και, στην περίπτωση των μοτοποδηλάτων, έκδοση) κάθε χαρακτηριστικό μπορεί να αναπαριστάνεται από διάφορους χαρακτήρες. Εάν ο κατασκευαστής δεν χρησιμοποιήσει έναν ή περισσότερους χαρακτήρες, τα μη χρησιμοποιηθέντα διαστήματα πληρούνται με αλφαβητικά ή αριθμητικά στοιχεία, των οποίων η επιλογή επαφίεται στον κατασκευαστή.».

Άρθρο 3

Το παράρτημα Ι της κοινής υπουργικής απόφασης 15732/1196/96 (Φ.Ε.Κ. Β΄ 671/6.8.1996), όπως ισχύει, τροποποιείται ως εξής:

Το σημείο 7 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«7. ΑΝΩΤΑΤΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ

Η ανώτατη ταχύτητα του οχήματος εκφράζεται σε χιλιόμετρα ανά ώρα με ακέραιο αριθμό που είναι ο πλησιέστερος προς το μέσο όρο των μετρούμενων τιμών ταχύτητας κατά δύο διαδοχικές δοκιμές όπου δεν παρατηρείται διαφορά πλέον του 3%. Σε περίπτωση που ο μέσος αυτός όρος συμπέσει στο μέσο ακριβώς δύο ακέραιων αριθμών, η τιμή στρογγυλεύεται στον μεγαλύτερο. Στην περίπτωση οχημάτων η ανώτατη ταχύτητα των οποίων δεν περιορίζεται από το σχετικό ορισμό που παρατίθεται στο άρθρο 1 παράγραφοι 2 και 3 της κοινής υπουργικής απόφασης 48145/2327/03 (Φ.Ε.Κ. Β΄ 1207/26.8.2003), δεν είναι απαραίτητη η διεξαγωγή δοκιμής για έγκριση τύπου και ως ανώτατη ταχύτητα γίνεται δεκτή η ταχύτητα που δηλώνεται από τον κατασκευαστή του οχήματος στο δελτίο πληροφοριών που παρατίθεται στο παράρτημα ΙΙ της κοινής υπουργικής απόφασης 48145/2327/03 (Φ.Ε.Κ. Β΄ 1207/26.8.2003).».

Άρθρο 4

Το παράρτημα ΙΙΙ του κεφαλαίου 1, τα παραρτήματα Ι και ΙΙ του κεφαλαίου 3, το παράρτημα Ι του κεφαλαίου 4, τα παραρτήματα Ι, ΙΙ, VI και VII του κεφαλαίου 5, το παράρτημα του κεφαλαίου 7, τα παραρτήματα ΙΙ, ΙΙΙ και IV του κεφαλαίου 9, ο τίτλος και το παράρτημα Ι του κεφαλαίου 11, καθώς και τα παραρτήματα Ι και ΙΙ του κεφαλαίου 12 της κοινής υπουργικής απόφασης 22529/1883/98 (Φ.Ε.Κ. Β΄ 956/7.9.1998) τροποποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα της παρούσας κοινής υπουργικής απόφασης, που προσαρτάται και αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα της παρούσης.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

(ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV ΟΔΗΓΙΑΣ 2006/27)

Η υπ' αριθμ. 22529/1883/98 (Φ.Ε.Κ. Β΄ 956/7.9.1998) κοινή υπουργική απόφαση τροποποιείται ως εξής:

1. Στο κεφάλαιο 1 παράρτημα ΙΙΙ προσάρτημα 2 τμήμα ΙΙ.1, το πέμπτο εδάφιο διαγράφεται.

2. Το κεφάλαιο 3 τροποποιείται ως εξής:

α ) το παράρτημα Ι τροποποιείται ως εξής:

i) ο τίτλος αντικαθίσταται από τον ακόλουθο τίτλο:

«ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΕΣ ΠΡΟΕΞΟΧΕΣ ΤΩΝ ΔΙΚΥΚΛΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΜΕ ΚΙΝΗΤΗΡΑ»

ii) προστίθεται το ακόλουθο σημείο 3.6:

«3.6. Στην περίπτωση δικύκλων οχημάτων που είναι εξοπλισμένα με είδος δομής ή πλαίσια για την κάλυψη ή την εν μέρει κάλυψη του οδηγού ή των επιβατών, είτε για την κάλυψη στοιχείων του οχήματος, η αρμόδια για την έγκριση τύπου αρχή ή τεχνική υπηρεσία μπορεί, κατά την κρίση της και σε διαβούλευση με τον κατασκευαστή του οχήματος, να εφαρμόσει τις προδιαγραφές του παρόντος παραρτήματος ή του παραρτήματος ΙΙ στο σύνολο ή σε μέρος του οχήματος βάσει αξιολόγησης της δυσμενέστερης περίπτωσης.»

iii) το σημείο 6.2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«6.2. Τα άκρα των χειροκίνητων μοχλών του συμπλέκτη και της πέδησης πρέπει να είναι ουσιαστικά σφαιρικά με ακτίνα καμπυλότητας τουλάχιστον 7 mm. Οι εξωτερικές πλευρές των μοχλών αυτών πρέπει να έχουν ακτίνα καμπυλότητας τουλάχιστον 2 mm. Ο έλεγχος γίνεται με τους μοχλούς σε μη εφαρμοζόμενη θέση.»

β) ο τίτλος και το τμήμα «ΓΕΝΙΚΑ» του παραρτήματος ΙΙ αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ ΠΡΟΕΞΟΧΩΝ ΤΩΝ ΤΡΙΚΥΚΛΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΜΕ ΚΙΝΗΤΗΡΑ, ΤΩΝ ΕΛΑΦΡΩΝ ΤΕΤΡΑΚΥΚΛΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΤΕΤΡΑΚΥΚΛΩΝ»

ΓΕΝΙΚΑ

Για τα τρίκυκλα οχήματα με κινητήρα που προορίζονται για τη μεταφορά προσώπων, ισχύουν οι προδιαγραφές της οδηγίας π.δ. 391/1983 (Φ.Ε.Κ. Α΄ 142/7.10.1983) [σχετικά με τις εξωτερικές προεξοχές των οχημάτων με κινητήρα (κατηγορίας Μ1)].

Ωστόσο, ληφθέντος υπ' όψη του εύρους των ειδών κατασκευής των εν λόγω οχημάτων, η αρμόδια για την έγκριση τύπου αρχή ή τεχνική υπηρεσία μπορεί, κατά την κρίση της και σε διαβούλευση με τον κατασκευαστή του οχήματος, να θέσει σε εφαρμογή τις προδιαγραφές του παρόντος παραρτήματος ή του παραρτήματος Ι στο

σύνολο ή σε μέρος του οχήματος βάσει αξιολόγησης της δυσμενέστερης περίπτωσης.

Αυτό ισχύει επίσης όσον αφορά τις προδιαγραφές που παρατίθενται παρακάτω σχετικά με τις προδιαγραφές των τρικύκλων οχημάτων, των ελαφρών τετράκυκλων και των τετράκυκλων.

Οι ακόλουθες προδιαγραφές ισχύουν για τα τρίκυκλα οχήματα με κινητήρα, τα ελαφρά τετράκυκλα και τα τετράκυκλα που προορίζονται για τη μεταφορά αγαθών.

3. Στο κεφάλαιο 4 παράρτημα Ι προστίθενται τα ακόλουθα σημεία 14 και 15:

«14. Ως “όχημα χωρίς αμάξωμα” νοείται το όχημα στο οποίο ο θάλαμος επιβατών δεν οριοθετείται από τέσσερα τουλάχιστον από όλα τα ακόλουθα στοιχεία: αλεξήνεμο, δάπεδο, οροφή καθώς και πλευρικά και πίσω τοιχώματα ή θύρες.

15. Ως “όχημα με αμάξωμα” νοείται το όχημα στο οποίο ο θάλαμος επιβατών οριοθετείται ή μπορεί να οριοθετείται από τέσσερα τουλάχιστον από όλα τα ακόλουθα στοιχεία: αλεξήνεμο, δάπεδο, οροφή καθώς και πλευρικά και πίσω τοιχώματα ή θύρες.».

4. Το κεφάλαιο 5 τροποποιείται ως εξής:

α ) το παράρτημα Ι τροποποιείται ως εξής: i) το σημείο 2.3.2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2.3.2. Κάθε αρχικός εξοπλισμός καταλυτικού(-ών) μετατροπέα(-έων) φέρει τουλάχιστον τα ακόλουθα διακριτικά:

– το σήμα “e” ακολουθούμενο από τα διακριτικά που προσδιορίζουν το κράτος το οποίο έχει χορηγήσει την έγκριση τύπου,

– το ονοματεπώνυμο ή την εμπορική επωνυμία του κατασκευαστή του οχήματος,

– τη μάρκα και το χαρακτηριστικό αριθμό ανταλλακτικού.

Η μνεία αυτή πρέπει να είναι ευανάγνωστη και ανεξίτηλη και επίσης ορατή στη θέση στην οποία πρόκειται να τοποθετηθεί.»

ii) το σημείο 5.2.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο και τα σημεία 5.2.1.1 και 5.2.1.2 διαγράφονται:

«5.2.1. Σημάνσεις

Οι αρχικοί καταλυτικοί μετατροπείς αντικατάστασης φέρουν τουλάχιστον τα ακόλουθα διακριτικά :

– το σήμα “e” ακολουθούμενο από τα διακριτικά που προσδιορίζουν το κράτος το οποίο έχει χορηγήσει την έγκριση τύπου,

– το ονοματεπώνυμο ή την εμπορική επωνυμία του κατασκευαστή του οχήματος,

– τη μάρκα και το χαρακτηριστικό αριθμό ανταλλακτικού.

Η μνεία αυτή πρέπει να είναι ευανάγνωστη και ανεξίτηλη και επίσης ορατή στη θέση στην οποία πρόκειται να τοποθετηθεί.»

β) το παράρτημα ΙΙ τροποποιείται ως εξής:

i) το σημείο 2.4.2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2.4.2. Κάθε αρχικός εξοπλισμός καταλυτικού(-ών) μετατροπέα(-έων) φέρει τουλάχιστον τα ακόλουθα διακριτικά:

– το σήμα “e” ακολουθούμενο από τα διακριτικά που προσδιορίζουν το κράτος το οποίο έχει χορηγήσει την έγκριση τύπου,

– το ονοματεπώνυμο ή την εμπορική επωνυμία του κατασκευαστή του οχήματος,

– τη μάρκα και το χαρακτηριστικό αριθμό ανταλλακτικού.

Η μνεία αυτή πρέπει να είναι ευανάγνωστη και ανεξίτηλη και επίσης ορατή στη θέση στην οποία πρόκειται να τοποθετηθεί.»

ii) το σημείο 5.2.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο και τα σημεία 5.2.1.1 και 5.2.1.2 διαγράφονται:

«5.2.1. Σημάνσεις

Οι αρχικοί καταλυτικοί μετατροπείς αντικατάστασης φέρουν τουλάχιστον τα ακόλουθα διακριτικά :

– το σήμα “e” ακολουθούμενο από τα διακριτικά που προσδιορίζουν το κράτος το οποίο έχει χορηγήσει την έγκριση τύπου,

– το ονοματεπώνυμο ή την εμπορική επωνυμία του κατασκευαστή του οχήματος,

– τη μάρκα και το χαρακτηριστικό αριθμό ανταλλακτικού.

Η μνεία αυτή πρέπει να είναι ευανάγνωστη και ανεξίτηλη και επίσης ορατή στη θέση στην οποία πρόκειται να τοποθετηθεί.»

γ) το σημείο 4α του παραρτήματος VI αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4α. Καταλυτικοί μετατροπείς

4α.1. Αρχικός εξοπλισμός καταλυτικού μετατροπέα που έχει υποβληθεί σε δοκιμή ως προς το σύνολο των προδιαγραφών της παρούσας οδηγίας.

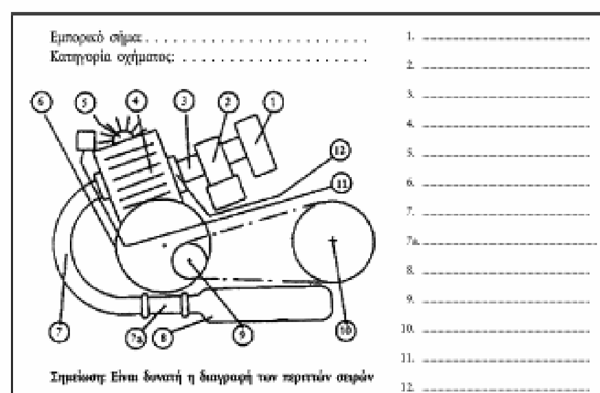
4α.1.1. Μάρκα και τύπος του αρχικού εξοπλισμού καταλυτικού μετατροπέα όπως αναφέρονται στο σημείο 3.2.12.2.1 του παραρτήματος V (δελτίο πληροφοριών).

4 α.2. Αρχικός καταλυτικός μετατροπέας αντικατάστασης που έχει υποβληθεί σε δοκιμή ως προς το σύνολο των προδιαγραφών της παρούσας οδηγίας.

4α.2.1. Μάρκα(-ες) και τύπος(-οι) του αρχικού καταλυτικού μετατροπέα αντικατάστασης όπως αναφέρονται στο σημείο 3.2.12.2.1 του παραρτήματος V (δελτίο πληροφοριών).».

5. Το σχήμα 1 του παραρτήματος του κεφαλαίου 7 αντικαθίσταται από το ακόλουθο σχήμα:

Σχήμα 1




6. Το κεφάλαιο 9 τροποποιείται ως εξής:

α ) το σημείο 2.3.2.2 του παραρτήματος ΙΙ αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2.3.2.2. Όλοι οι αρχικοί σιγαστήρες φέρουν τουλάχιστον τα ακόλουθα διακριτικά:

– το σήμα “e” ακολουθούμενο από τα διακριτικά που προσδιορίζουν το κράτος το οποίο έχει χορηγήσει την έγκριση τύπου,

– το ονοματεπώνυμο ή την εμπορική επωνυμία του κατασκευαστή του οχήματος,

– τη μάρκα και το χαρακτηριστικό αριθμό ανταλλακτικού.

Η μνεία αυτή πρέπει να είναι ευανάγνωστη και ανεξίτηλη και επίσης ορατή στη θέση στην οποία πρόκειται να τοποθετηθεί.»

β) το σημείο 2.3.2.2 του παραρτήματος III αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2.3.2.2. Όλοι οι αρχικοί σιγαστήρες φέρουν τουλάχιστον τα ακόλουθα διακριτικά:

– το σήμα "e" ακολουθούμενο από τα διακριτικά που προσδιορίζουν το κράτος το οποίο έχει χορηγήσει την έγκριση τύπου,

– το ονοματεπώνυμο ή την εμπορική επωνυμία του κατασκευαστή του οχήματος,

– τη μάρκα και το χαρακτηριστικό αριθμό ανταλλακτικού.

Η μνεία αυτή πρέπει να είναι ευανάγνωστη και ανεξίτηλη και επίσης ορατή στη θέση στην οποία πρόκειται να τοποθετηθεί.»

γ) το σημείο 2.4.2.2 του παραρτήματος IV αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2.4.2.2. Όλοι οι αρχικοί σιγαστήρες φέρουν τουλάχιστον τα ακόλουθα διακριτικά :

– το σήμα "e" ακολουθούμενο από τα διακριτικά που προσδιορίζουν το κράτος το οποίο έχει χορηγήσει την έγκριση τύπου,

– το ονοματεπώνυμο ή την εμπορική επωνυμία του κατασκευαστή του οχήματος,

– τη μάρκα και το χαρακτηριστικό αριθμό ανταλλακτικού.

Η μνεία αυτή πρέπει να είναι ευανάγνωστη και ανεξίτηλη και επίσης ορατή στη θέση στην οποία πρόκειται να τοποθετηθεί.».

7. Το κεφάλαιο 11 τροποποιείται ως εξής:

α) ο τίτλος αντικαθίσταται από τον ακόλουθο τίτλο: «ΑΓΚΥΡΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΖΩΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΖΩΝΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΩΝ ΤΡΙΚΥΚΛΩΝ ΜΟΤΟΠΟΔΗΛΑΤΩΝ, ΤΩΝ ΤΡΙΚΥΚΛΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΤΕΤΡΑΚΥΚΛΩΝ»

β) το παράρτημα I τροποποιείται ως εξής:

i) το σημείο 1.6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο και προστίθεται το ακόλουθο σημείο 1.6α:

«1.6. ως "κάθισμα" νοείται μια δομή που αποτελεί ή όχι ενσωματωμένο τμήμα της δομής του οχήματος, συμπεριλαμβανομένης της επένδυσής του, και η οποία παρέχει μία θέση "καθημένου" για έναν ενήλικα, ο δε όρος περιλαμβάνει τόσο ένα ατομικό κάθισμα όσο και το τμήμα ενός πάγκου που αντιστοιχεί σε μία θέση καθημένου. Η σέλα δεν θεωρείται κάθισμα όσον αφορά το σημείο 2.1

1.6α. ως "σέλα" νοείται η θέση καθημένου στην οποία ο οδηγός ή ο επιβάτης κάθεται διάσκελα.»

ii) το σημείο 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ»

2.1. Εάν οι αγκυρώσεις των ζωνών ασφαλείας είναι εγκατεστημένες, πρέπει να πληρούν τις προδιαγραφές που προβλέπονται στο παρόν κεφάλαιο.

2.1.1. Οι αγκυρώσεις των ζωνών ασφαλείας πρέπει να είναι εγκατεστημένες σε όλα τα καθίσματα των τρικύκλων μοτοποδηλάτων, των τρικύκλων, των ελαφρών τετράκυκλων και των τετράκυκλων.

2.1.1.1. Σημεία αγκύρωσης κατάλληλα για ζώνες τριών σημείων απαιτούνται για όλα τα καθίσματα που πληρούν και τους δύο ακόλουθους όρους:

– το κάθισμα διαθέτει ερεισίνωτο ή υπάρχει διάταξη στήριξης που συμβάλλει στον προσδιορισμό της γωνίας κλίσης του ερεισίνωτου του ανδρεικέλου και μπορεί να θεωρηθεί ερεισίνωτο,

– υπάρχει πλευρικό ή εγκάρσιο δομικό στοιχείο πίσω από σημείο Η σε ύψος μεγαλύτερο των 450 mm μετρημένο από το κατακόρυφο επίπεδο του σημείου Η.

2.1.1.2. Για όλα τα λοιπά καθίσματα, οι αγκυρώσεις, που είναι κατάλληλες για ισχιακές ζώνες ασφαλείας, είναι αποδεκτές.

2.1.2. Οι αγκυρώσεις των ζωνών ασφαλείας δεν είναι υποχρεωτικές για τα τρίκυκλα μοτοποδήλατα ή τα τετράκυκλα των οποίων η μάζα κενού οχήματος είναι ≤ 250 kg.».

8. Το κεφάλαιο 12 τροποποιείται ως εξής:

α ) μετά τον τίτλο του παραρτήματος I του κεφαλαίου 12 προστίθεται η ακόλουθη φράση:

«Για τους σκοπούς του παρόντος κεφαλαίου, ως "όχημα με αμάξωμα" νοείται το όχημα στο οποίο ο θάλαμος επιβατών οριοθετείται ή μπορεί να οριοθετείται από τέσσερα τουλάχιστον από τα ακόλουθα στοιχεία: αλεξήνεμο, δάπεδο, οροφή καθώς και πλευρικά και πίσω τοιχώματα ή θύρες.»

β) το σημείο 2.3.1 του παραρτήματος II αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2.3.1. Κάθε όχημα πρέπει να είναι εξοπλισμένο με ένα σύστημα αποπάγωσης και αποθάμβωσης του αλεξηνέμου, το οποίο να επιτρέπει την εξάλειψη της πάχνης και του πάγου από την ύαλο και της δρόσου που καλύπτει την εσωτερική υάλινη επιφάνεια του αλεξηνέμου.

Εντούτοις, το σύστημα αυτό δεν απαιτείται για τα τρίκυκλα μοτοποδήλατα με αμάξωμα που διαθέτουν κινητήρα ισχύος ≤ 4 kW, ή για τα οχήματα στα οποία το αλεξήνεμο είναι εγκατεστημένο ώστε να μην υπάρχει οιαδήποτε υποστηρικτική ή άλλη δομή ή πλαίσιο προσαρτημένο στο αλεξήνεμο με προέκταση προς τα πίσω μεγαλύτερη των 100 mm. Το σύστημα απαιτείται για όλα τα οχήματα που διαθέτουν οροφή, η οποία είναι είτε μόνιμη είτε αφαιρέσιμη ή ανασυρόμενη.»

Άρθρο 5

1. Από την 1η Ιανουαρίου 2007, όσον αφορά τα δίκυκλα και τρίκυκλα οχήματα που πληρούν τους όρους που θεσπίζονται στις υπ' αριθμ. 10119/779/95 (Φ.Ε.Κ. Β΄ 270/10.4.1995), 20090/1314/94 (Β΄ 512/4.7.1994), 15732/1196/96 (Φ.Ε.Κ. Β΄ 671/6.8.1996) και 22529/1883/98 (Φ.Ε.Κ. Β΄ 956/7.9.1998) κοινές υπουργικές αποφάσεις αντίστοιχα, όπως ισχύουν και τροποποιούνται από την παρούσα κοινή υπουργική απόφαση, οι αρμόδιες υπηρεσίες επιτρέπουν, για λόγους που έχουν σχέση με το αντικείμενο της σχετικής οδηγίας, τη χορήγηση έγκρισης τύπου ΕΚ, την ταξινόμηση, την πώληση ή τη θέση σε κυκλοφορία των ανωτέρω οχημάτων.

2. Από την 1η Ιουλίου 2007, οι αρμόδιες υπηρεσίες, για λόγους που έχουν σχέση με το αντικείμενο της σχετικής οδηγίας, δε χορηγούν έγκριση τύπου ΕΚ σε κάθε νέο τύπο δικύκλων ή τρικύκλων οχημάτων με κινητήρα που δεν πληρούν τους όρους που θεσπίζουν κοινές υπουργικές αποφάσεις 10119/779/95 (Φ.Ε.Κ. Β΄ 270/10.4.1995), 20090/1314/94 (Β΄ 512/4.7.1994), 15732/1196/96 (Φ.Ε.Κ. Β΄

671/6.8.1996) και 22529/1883/98 (Φ.Ε.Κ. Β΄ 956/7.9.1998) αντίστοιχα, όπως αυτές ισχύουν και τροποποιούνται από την παρούσα κοινή υπουργική απόφαση.

Άρθρο 6

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και ισχύει από τη δημοσίευσή της.

Αθήνα 29 Δεκεμβρίου 2006

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ — ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΛΟΓΟΣΚΟΥΦΗΣ — ΜΙΧΑΛΗΣ Κ. ΛΙΑΠΗΣ**

Αριθμ. 69366/5006/05 (3)

Προσαρμογή της Ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Οδηγίας 2005/83/ΕΚ της Επιτροπής της 23ης Νοεμβρίου 2005 για την προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο, των παραρτημάτων I, VI, VII, VIII, IX και X της οδηγίας 72/245/ΕΟΚ του Συμβουλίου σχετικά με τα ραδιοηλεκτρικά παράσιτα (ηλεκτρομαγνητική συμβατότητα) των οχημάτων.

**ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ**
**ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ -**
**ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ**

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις:

α. Της παρ. 2 του άρθρου 84 του Κ.Ο.Κ. που κυρώθηκε με το ν. 2696/1999 «Κύρωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας» (Α΄ 57).

β. Των παραγράφων 1, 2 και 3 του άρθρου 1 του ν. 1338/1983 «Εφαρμογή του Κοινοτικού Δικαίου» (Α΄ 34) όπως τροποποιήθηκε με την παρ. 1 του άρθρου 6 του ν. 1440/1984 (Α΄ 70), της παραγράφου 1 ζ του άρθρου 2 του ν.1338/1983 όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 2 του ν. 1880/1990 (Α΄ 39) και του άρθρου 3 του ν. 1338/1983 όπως αυτό αντικαταστάθηκε από το άρθρο 65 του ν. 1892/90 (Α΄ 101).

γ. Του άρθρου δεύτερου του ν. 2077/1992 (Α΄136) «Κύρωση της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση και των σχετικών πρωτοκόλλων και δηλώσεων που περιλαμβάνονται στην Τελική πράξη».

δ. Του άρθρου 90 του «Κώδικα Νομοθεσίας για την Κυβέρνηση και τα Κυβερνητικά όργανα» όπως κωδικοποιήθηκε με το π.δ. 63/2005 (Α΄ 98).

ε. Του π.δ. 1376/1981 (Α` 342/31.12.1981) «Συμμόρφωση της Ελληνικής νομοθεσίας με τις διατάξεις της με αριθμό 72/245/ΕΟΚ οδηγίας του Συμβουλίου της 20ης Ιουνίου 1972, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των Κρατών-μελών που αφορούν τα ραδιοηλεκτρικά παράσιτα (ηλεκτρομαγνητική συμβατότητα) των οχημάτων».»

στ. Της υπ' αριθμ. 36090/2874/96 (Β` 122/5.3.1996) κοινής υπουργικής απόφασης «Συμμόρφωση προς τις διατάξεις της οδηγίας Οδηγίας 95/54/ΕΚ της Επιτροπής των Ευρωπαϊκών κοινοτήτων της 31ης Οκτωβρίου 1995 για την προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο της οδηγίας 72/245/ΕΟΚ του Συμβουλίου σχετικά με την εξουδετέρωση των ραδιοηλεκτρικών παρασίτων τα οποία παράγονται από τους κινητήρες με επιβαλλόμενη ανάφλεξη με τους οποίους είναι εφοδιασμένα τα μηχανοκίνητα οχήματα και για την τροποποίηση της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου που αφορά την έγκριση τύπου των μηχανοκινήτων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους».

ζ. Την κοινή υπουργική απόφαση με την οποία προσαρμόζεται η Ελληνική νομοθεσία προς τις διατάξεις της Οδηγίας 2004/104/ΕΚ της Επιτροπής «για την προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο της οδηγίας 72/245/ΕΟΚ του Συμβουλίου σχετικά με τα ραδιοηλεκτρικά παράσιτα (ηλεκτρομαγνητική συμβατότητα) και για τροποποίηση της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου που αφορά την έγκριση τύπου των μηχανοκινήτων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους».

2. Την ανάγκη συμμόρφωσης της Ελληνικής νομοθεσίας με τις διατάξεις της οδηγίας 2005/83/ΕΚ της Επιτροπής της 23ης Νοεμβρίου 2005 για την προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο, των παραρτημάτων I, VI, VII, VIII, IX και X της οδηγίας 72/245/ΕΟΚ του Συμβουλίου σχετικά με τα ραδιοηλεκτρικά παράσιτα (ηλεκτρομαγνητική συμβατότητα) των οχημάτων. (ΕΕ L 305/32 της 24.11.2005).

3. Το γεγονός ότι από την απόφαση αυτή δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού, αποφασίζουμε:

Άρθρο 1

1. Τα παραρτήματα I, VI, VII, VIII, IX και X του π.δ. 1376/1981 όπως ισχύει τροποποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα της παρούσας .

2. Προσαρτάται το ακόλουθο παράρτημα και αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της παρούσας απόφασης .

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Το π.δ. 1376/1981 τροποποιείται ως εξής:

1) Το παράρτημα I τροποποιείται ως εξής:

α) Στο σημείο 2.1.12 α), η φράση «υποβάθμιση ή μεταβολή της λειτουργίας, π.χ. του κινητήρα, των ταχυτήτων, των φρένων, της ανάρτησης, του συστήματος υποβοήθησης της κατεύθυνσης ή των διατάξεων περιορισμού της ταχύτητας» αντικαθίσταται από τη φράση «υποβάθμιση ή μεταβολή της λειτουργίας: π.χ. του κινητήρα, των ταχυτήτων, των φρένων, της ανάρτησης, του συστήματος υποβοήθησης της κατεύθυνσης ή των διατάξεων περιορισμού της ταχύτητας».

β) Στο σημείο 6.8.1, η φράση «ISO 7637-2: DIS2002» αντικαθίσταται από τη φράση «ISO 7637-2: 2η έκδοση 2004».

γ) Στο σημείο 6.9.1, η φράση «ISO 7637-2: DIS2002» αντικαθίσταται από τη φράση «ISO 7637-2: 2η έκδοση 2004».

δ) Το σημείο 7 του προσαρτήματος 1 αντικαθίσταται ως εξής:

«7. ISO 11451 "Οδικά οχήματα – Ηλεκτρικές διαταραχές από ακτινοβολούμενη ηλεκτρομαγνητική ενέργεια στενής ζώνης – Μέθοδοι δοκιμής οχημάτων".

Μέρος 1: Γενικά και ορισμοί (ISO 11451-1: 3η έκδοση 2005)

Μέρος 2: Πηγή ακτινοβολίας εκτός του οχήματος (ISO 11451-2: 3η έκδοση 2005).

Μέρος 4: Διοχέτευση μαζικού ρεύματος (BCI) (ISO 11451-4: 1η έκδοση 1995)».

ε) Το σημείο 8 του προσαρτήματος 1 αντικαθίσταται ως εξής:

«8. ISO 11452 "Οδικά οχήματα – Ηλεκτρικές διαταραχές από ακτινοβολούμενη ηλεκτρομαγνητική ενέργεια στενής ζώνης – Μέθοδοι δοκιμής κατασκευαστικών στοιχείων".

Μέρος 1: Γενικά και ορισμοί (ISO 11452-1: 3η έκδοση 2005).

Μέρος 2: Θάλαμος με απορροφητικό υλικό (ISO 11452-2: 2η έκδοση 2004)

Μέρος 3: Κύτταρο TEM (ISO 11452-3: 2η έκδοση 2001).

Μέρος 4: Διοχέτευση μαζικού ρεύματος (BCI) (ISO 11452-4: 3η έκδοση 2005).

Μέρος 5: Γυμνός αγωγός (ISO 11452-5: 2η έκδοση 2002)».

2) Το παράρτημα VI τροποποιείται ως εξής:

α) Στο σημείο 1.2, η φράση «ISO 11451-2: 2003» αντικαθίσταται από τη φράση «ISO 11451-2: 3η έκδοση 2005».

β) Στα σημεία 3.1, 3.1.1 και 4.1.1, η φράση «ISO DIS 11451-1: 2003» αντικαθίσταται από τη φράση «ISO 11451-1: 3η έκδοση 2005».

3) Το σημείο 3.1 του παραρτήματος VII αντικαθίσταται ως εξής:

«3.1. Η δοκιμή πραγματοποιείται σύμφωνα με το πρότυπο CISPR 25 (2η έκδοση 2002) ρήτρα 6.4 – μέθοδος ALSE».

4) Το σημείο 3.1 του παραρτήματος VIII αντικαθίσταται ως εξής:

«3.1. Η δοκιμή πραγματοποιείται σύμφωνα με το πρότυπο CISPR 25 (2η έκδοση 2002) ρήτρα 6.4 – μέθοδος ALSE».

5) Το παράρτημα IX τροποποιείται ως εξής:

α) Το σημείο 1.2.1 αντικαθίσταται ως εξής:

«1.2.1. Τα ΗΣΥ συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις οποιουδήποτε συνδυασμού των ακολούθων μεθόδων δοκιμών κατά τη διάκριση του κατασκευαστή, με την προϋπόθεση ότι αυτό καταλήγει στην κάλυψη της πλήρους περιοχής συχνοτήτων η οποία προβλέπεται στο σημείο 3.1 του παρόντος παραρτήματος.

– Δοκιμή απορροφητικού θαλάμου: σύμφωνα με το ISO 11452-2: 2η έκδοση 2004.

– Δοκιμή κυττάρου TEM: σύμφωνα με το ISO 11452-3: 2η έκδοση 2001.

– Δοκιμή διοχέτευσης μαζικού ρεύματος: σύμφωνα με το ISO 11452-4: 3η έκδοση 2005.

– Δοκιμή γυμνού αγωγού: σύμφωνα με το ISO 11452-5: 2η έκδοση 2002.

– Δοκιμή γυμνού αγωγού 800 mm: σύμφωνα με τη ρήτρα 4.5 του παρόντος παραρτήματος.

Η περιοχή συχνοτήτων και οι γενικές συνθήκες δοκιμής ορίζονται βάσει του ISO 11452-1: 3η έκδοση 2005.».

β) Το σημείο 2.1 αντικαθίσταται ως εξής:

«2.1. Οι συνθήκες δοκιμής ρυθμίζονται σύμφωνα με το πρότυπο ISO 11452-1: 3η έκδοση 2005».

γ) Το σημείο 3.1 αντικαθίσταται ως εξής:

«3.1. Περιοχή συχνοτήτων, διάρκεια μετρήσεων.

Οι μετρήσεις πραγματοποιούνται στην περιοχή συχνοτήτων 20 έως 2 000 MHz με βήματα συχνοτήτων σύμφωνα με το πρότυπο ISO 11452-1: 3η έκδοση 2005.

Η διαμόρφωση σήματος δοκιμής είναι:

– διαμόρφωση πλάτους (AM), με διαμόρφωση 1 kHz και βάθος διαμόρφωσης 80 % στην περιοχή συχνοτήτων 20 έως 800 MHz, και

– διαμόρφωση φάσης (PM), t σε 577 μs, περίοδος 4 600 μs στην περιοχή συχνοτήτων 800 έως 2 000 MHz,

εάν δεν έχει συμφωνηθεί διαφορετικά μεταξύ της τεχνικής υπηρεσίας και του κατασκευαστή του ΗΣΥ.

Το μέγεθος του βήματος συχνότητας και η διάρκεια μετρήσεων επιλέγονται σύμφωνα με το πρότυπο ISO 11452- 1: 3η έκδοση 2005».

δ) Το σημείο 3.2 αντικαθίσταται ως εξής:

«3.2. Η τεχνική υπηρεσία εκτελεί τη δοκιμή στα διαστήματα που προσδιορίζονται στο πρότυπο ISO 11452-1: 3η έκδοση 2005 σε όλη την περιοχή συχνοτήτων 20 έως 2 000 MHz.

Εναλλακτικά, εάν ο κατασκευαστής παρέχει στοιχεία μέτρησης για ολόκληρη τη ζώνη συχνοτήτων από εργαστήριο δοκιμών πιστοποιημένο ως προς τα σχετικά μέρη του ISO 17025: 1η έκδοση 1999 και αναγνωρισμένο από την αρχή έγκρισης, η τεχνική υπηρεσία μπορεί να επιλέξει μειωμένο αριθμό χαρακτηριστικών συχνοτήτων στην περιοχή, π.χ. 27, 45, 65, 90, 120, 150, 190, 230, 280, 380, 450, 600, 750, 900, 1 300, και 1 800 MHz προκειμένου να βεβαιώσει ότι το ΗΣΥ πληροί τις απαιτήσεις του παρόντος παραρτήματος».

ε) Το σημείο 4.1.2 αντικαθίσταται ως εξής:

«4.1.2. Μεθοδολογία δοκιμής Χρησιμοποιείται η "μέθοδος υποκατάστασης" για να καθοριστούν οι συνθήκες του πεδίου δοκιμής σύμφωνα με το ISO 11452-2: 2η έκδοση 2004.

Η δοκιμή εκτελείται με κάθετη πόλωση».

στ) Το σημείο 4.2.2 αντικαθίσταται ως εξής:

«4.2.2. Μεθοδολογία δοκιμής

Η δοκιμή εκτελείται σύμφωνα με το ISO 11452-3: 2η έκδοση 2001.

Ανάλογα με το ΗΣΥ που εξετάζεται, η τεχνική υπηρεσία επιλέγει τη μέθοδο μέγιστης σύζευξης πεδίου (maximum field coupling) με το ΗΣΥ ή τη δέσμη καλωδίων στο εσωτερικό του κυττάρου TEM».

ζ) Το σημείο 4.3.2 αντικαθίσταται ως εξής:

«4.3.2. Μεθοδολογία δοκιμής

Η δοκιμή εκτελείται σύμφωνα με το ISO 11452-4: 3η έκδοση 2005 σε πάγκο δοκιμών.

Εναλλακτικά, το ΗΣΥ μπορεί να δοκιμαστεί ενώ είναι τοποθετημένο στο όχημα σύμφωνα με το πρότυπο ISO 11451-4: 1η έκδοση 1995.

– Ο ακροδέκτης διοχέτευσης τοποθετείται σε απόσταση 150 mm από το προς δοκιμή ΗΣΥ.

– Η μέθοδος αναφοράς θα χρησιμοποιηθεί για τον υπολογισμό των διοχετευόμενων ρευμάτων από ισχύ τροφοδοσίας.

– Η περιοχή συχνοτήτων της μεθόδου περιορίζεται από τις προδιαγραφές του ακροδέκτη διοχέτευσης ρεύματος».

6) Στα σημεία 2 και 3 του παραρτήματος X, η φράση «ISO 7637-2: 2002» αντικαθίσταται από τη φράση «ISO 7637-2:2004».

Άρθρο 2

Η ισχύς της απόφασης αυτής αρχίζει από τη δημοσίευσή της στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα 29 Δεκεμβρίου 2006

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ — ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΛΟΓΟΣΚΟΥΦΗΣ — ΜΙΧΑΛΗΣ Κ. ΛΙΑΠΗΣ**




**ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ**
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ 34 * ΑΘΗΝΑ 104 32 * ΤΗΛ. 210 52 79 000 * FAX 210 52 21 004
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: http://www.et.gr – e-mail: webmaster@et.gr